

BERDE ÉVA – TÓKÉS LÁSZLÓ

**Platformokon keresztül dolgozó idősebb munkavállalók¹
Az Oszkár utazásmegosztó példája**

**Platform economy as a working opportunity for older persons
The case of the Hungarian carpooling company, Oszkár**

A cikk az Oszkár (Online Személyfuvar Közvetítő Rendszer) sofőrjeinek 2013 és 2017 közötti adatait elemzi, kiemelve az idősebb sofőrök szerepét. Megmutatja, hogy az idősebb sofőrök részaránya évről évre növekedett. Sőt, ez a növekedés több vizsgált idősebb korcsoport esetében is felülmúlta a kérdéses korosztály foglalkoztatási rátáinak növekedését, amelyek 2013 és 2017 közt szintén növekvő tendenciát mutattak. A cikk nem vállalkozik az on-line platformokon keresztüli munkavégzés normatív értékelésére, de azt az Oszkár példáján keresztül bizonyítja, hogy az idősebbek is egyre inkább élnek az on-line kereshető munkavégzési formákkal.

JEL kódok: J14, M13, O33, R49

Kulcsszavak: Utazásmegosztás; on-line platformokon keresztüli munkakeresés; internetes kattintások száma; idősebbek foglalkoztatási rátája

The paper analyses the trend of the number of Oszkár's (Hungarian On-line Passenger Intermediary System) drivers from 2013 to 2017, paying attention to the older chauffeurs. The ratio of them increased in almost all years, and its growth in some age categories was higher than the growth of the employment ratio of the population of the same age category. The role of platform economy in the employment opportunities is not evaluated, but its increasing popularity among older population is proven through the case of the Oszkár.

Keywords: journey sharing, working through on-line platforms, clicking on web addresses, employment rate of older people

¹ Jelen publikáció/kutatás az Európai Unió, Magyarország és az Európai Szociális Alap társfinanszírozása által biztosított forrásból az EFOP-[3.6.2-16-2017-00017](#) azonosítójú "Fenntartható, intelligens és befogadó regionális és városi modellek" című projekt keretében jött létre.

1. Bevezetés

A népesség idősödése az európai gazdaságokban, de a világ számos más országában is egyre jobban érezhető tendencia, és a jövőben várhatóan mind több és több gondot fog okozni. Magyarországon például 2015-ben még a lakosság 62,3%-a volt munkaképes korú (munkaképesnek a 20-64 éves népességet tekintjük), ugyanakkor az Eurostat előrejelzései alapján ezen arány 2020-ban 62%, 2030-ban 60%, míg 2040-ben már csak 57% lesz ². Az idősödő népesség életkörülményeinek biztosítása komoly gondot jelent, különösen az erős jóléti álammal, és ehhez kapcsolódóan felosztó-kirovó nyugdíjrendszerrel rendelkező európai uniós országok részére. Az európai országokban ugyanis mostanáig alapvetően ahhoz szoktak hozzá az emberek, hogy egy bizonyos kor elérése után jövedelmük jelentős részét a felosztó-kirovó nyugdíjrendszer biztosítja.

A felosztó-kirovó nyugdíjrendszer várható hiányának elkerülése érdekében az európai kormányok szinte mindegyike igyekszik keresztülvinni a nyugdíjkorhatár emelését, és a korai nyugdíjba vonulás lehetőségének törvényhozási úton történő kizárását [European Commission, 2015]. Várhatóan azonban még így is szükség lesz az idősebb korosztály öngondoskodására, mind az egyéni tökefelhalmozás, mind a családon belüli segítségnyújtás, mind az időskori munkavégzés formájában [OECD, 2017]. Cikkünkben ennek a harmadik tényezőnek, az időskori munkavégzésnek egy nagyon sajátos területével foglalkozunk: a platformgazdasággal. Cikkünkben bemutatjuk, hogy a platformgazdaság rugalmassága miatt jelenthet egy lehetőséget az időskori munkavégzésre. A jelenség igen új, ezért részletes statisztikai adatok nagyon csekély mértékben érhetők csupán el. Cikkünk hozzáadott értéke, hogy egy platformgazdaság, az Oszkár (Online Személyfuvar Közvetítő Rendszer) magyar utazási megosztó rendszer adatait felhasználva rámutatunk a platformgazdaságok térnyerésére, és azon belül is az idősök számára nyújtott lehetőségeinek fontosságára. A sofőrfeladatokat vállalók demográfiai összetételét vizsgáljuk, kiemelve az 55 évesek és idősebbek részvételi arányát. Megmutatjuk, hogy 2013 és 2017 közt nem csak az összes Oszkár sofőr száma növekedett, hanem a sofőrök közt az 55-70 évesek részaránya is emelkedő tendenciát mutatott. Végiggondoljuk az emelkedő részarány okait, és utalunk rá, hogy a jövőben várhatóan növekedni fog a platformokon

² Az Eurostat adatokat a https://appsso.eurostat.ec.europa.eu/nui/show.do?dataset=proj_18np&lang=en honlapról töltöttük le, és ebből számítottuk ki az arányokat. Utolsó megtekintés 2019 okt. 1.

keresztül dolgozó idősebbek száma. Cikkünk felépítése a következő: a bevezetés után a 2. részben röviden bemutatjuk, hogy Európában az idősebb korosztály munkavégzését a II. világháború végétől kezdve napjainkig milyen társadalmi megítélés kísérte. A 3. részben az internetes platformokon keresztüli munkavégzéssel foglalkozunk, majd a munkát végzők csoportosítása után a 4. részben az Oszkár idősebb sofőrjeinek statisztikai adatait elemezzük. Végezetül, az 5. részben összefoglaljuk következtetéseinket, és felhívjuk a figyelmet arra, hogy érdemes lenne felmérést készíteni a platformokon keresztül dolgozók összetételének és helyzetének megismerésére.

2. Az idősebbek munkavégzése Európában – társadalmi megítélés

A II. világháború után, napjainkig sokat változott az idősebbek munkavégzésével kapcsolatos társadalmi elvárás. Mint ahogy az Economist [2017] írja, a II. világháború után a brit 50, sőt 60 éven felülieket (és ugyanígy a többi nemzet idősebb polgárait) arra kérték, hogy dolgozzanak még, mert szükség van rájuk a gazdaság helyreállításában. Később az 1970-es évektől kezdődően egészen az 1990-es évekig, arra bíztatták az idősebbeket, hogy menjenek minél hamarabb nyugdíjba, hogy átadhassák a helyüket a fiatalabb generációnak.

Különösen a vállalatok ösztönözték, akár még a középkorúakat is, hogy vonuljanak nyugdíjba. Ilmakunnas és Maliranta [2007] leírja, milyen módszerrel tette vonzóbbá a Wal-Mart és az Ericsson középkorú alkalmazottai számára a nyugdíjba vonulást, hogy a helyüket egész fiatal, véleményük szerint sokkal hatékonyabb alkalmazottakkal töltsék fel. Kormányzati szinten pedig különböző előnyugdíj-lehetőségeket teremtettek, hogy elősegítsék a munkahelyeken a mihamarabb történő nemzedéki váltást. Az 1990-es évektől kezdődően azonban egyértelművé vált, hogy az Európában szinte mindenütt rendkívül fontos öregkori jövedelem, a nyugdíj forrása veszélybe került. A felosztó-kirovó nyugdíjrendszer költségvetése már nem bírja el az egyre hosszabb ideig élő, és létszámában is gyarapodó idős generációk korábban megszokott színvonalú finanszírozását, 2013-ban pl. az OECD országok átlagában a közösségi és magán forrásokból történő nyugdíjkifizetések a GDP átlagosan 9,4%-át tették ki, de a magán forrásokból származó kiadások átlaga mindössze 0,4 % volt. Az Európai országok többségében – kivéve az Egyesült Királyságot – még 0,4%-nál is kisebb értéket ért el a magánfinanszírozás GDP-hez viszonyított részaránya, a legtöbb volt szocialista országban pedig – beleértve Magyarországot is - egy tizedes jegy pontossággal 0,0 %-os volt [OECD, 2017]. Változatlan nyugdíj-kifizetési szint mellett a növekvő számú idős lakosság a

jövőben jelentősen megemelné tehát a felosztó – kirovó rendszer kifizetéseinek GDP-hez viszonyított arányát.

A nehézségek ellensúlyozására több európai országban történtek ugyan komoly erőfeszítések a tőkefedezeti nyugdíjrendszer erősítésére, de általában csak a nyugdíj-megtakarítások kis részét sikerült átcsoportosítani ebbe a rendszerbe. A tőkefedezeti nyugdíjrendszer mindemellett számos, a felosztó-kirovó nyugdíjrendszer problémáitól eltérő, de hasonló fajsúlyú nehézségeket implicál [Naczyk, 2016], ami azonban nem képezi jelen tanulmányunk témakörét.

A felosztó – kirovó nyugdíjrendszer költségvetési problémái következtében az idősebbek ismét azzal szembesülnek, akárcsak a II. világháború után, hogy „felkérjük” őket a hosszabb idejű munkaerő-piaci tartózkodásra. Mint ahogy Bloom és szerzőtársai [2007] írja, a növekvő életkor, sőt a növekvő számú egészséges évek ugyan megemelték az egyének részére a munkában töltött évek anyagi szempontból tekintett optimális számát, de nem annyival, mint amennyivel megnőtt az életkor. Keuschnigg és Keuschnigg [2004] Ausztria példáján keresztül hívja fel a figyelmet arra, hogy a kinyilvánított kormányzati szándékok ellenére a legtöbb európai ország nyugdíjrendszere továbbra is a korai nyugdíjba vonulásra ösztönöz. Ilmakunnas és Maliranta [2007] pedig arról számol be, hogy bár a vállalatok nem érdekeltek idősebb munkásaik megtartásában, de a kormányzatok egyre inkább felismerik az idősebb munkavállalók munkaerő-piaci jelenlétének szükségességét. Love [2015] egyértelműen arról ír, hogy attól, hogy ha az idősebbek kevesebb munkahelyet foglalnak el, attól egyáltalán nem lesz több munkahelye a fiatalabbaknak.

Az utóbbi években az idősebbek foglalkoztatási rátája Magyarországon is látványosan emelkedett. Az 55-59 éves korosztály vonatkozásában felül is múltuk az EU átlagos foglalkoztatási rátáját, bár még mindig jóval lemaradunk a már korábban is magas foglalkoztatási rátát elérő Észtország és Németország mögött. A 60-74 éves korosztály vonatkozásában azonban az EU átlagához képest is lényeges az elmaradásunk. Ezt láthatjuk az alábbi 1. táblázatban.

1. táblázat: Az 54 éven felüli lakosság foglalkoztatási rátái: EU átlag, Észtország, Németország és Magyarország

Év	EU	Észtország	Németország	Magyarország
55-59 éves korosztály				
2010	60,81	63,18	71,68	51,11

KÖZ-GAZDASÁG 2020/1 – ONLINE FIRST

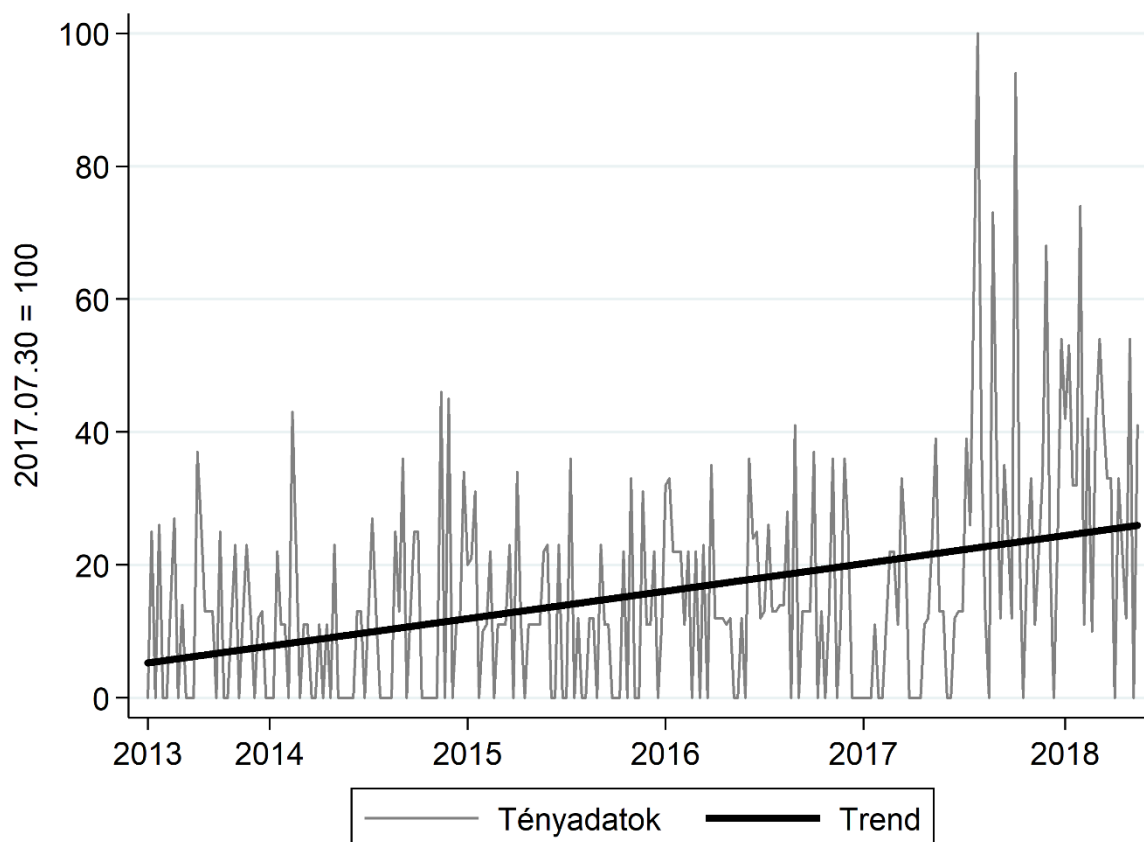
2011	62,28	69,20	73,93	53,15
2012	63,76	71,36	75,06	55,07
2013	64,70	73,81	76,07	57,68
2014	65,69	74,13	77,18	63,23
2015	66,99	73,88	77,50	66,45
2016	68,69	74,89	79,38	70,03
2017	70,33	78,15	80,11	71,46
60-74 éves korosztály				
2010	16,61	25,61	17,15	7,07
2011	17,22	27,74	19,77	7,87
2012	17,88	30,66	21,55	7,82
2013	18,60	32,08	23,81	8,35
2014	19,48	33,19	25,56	9,81
2015	20,15	34,71	26,52	12,51
2016	21,14	37,02	28,77	15,66
2017	22,10	38,17	30,26	17,05

Forrás Eurostat.

Az 1. táblázat kimagasló észt és németországi foglalkoztatási értékei jól jelzik, hogy azokban az országokban, ahol akár a magas kivándorlás (Észtország), akár a népesség természetes öregekedése (Németország) miatt igen jelentősen megnő a népességen belül az idősebbek aránya, ott meg kell, hogy emelkedjen az idősebbek foglalkoztatási rátája is. A megnövekedett foglalkoztatási rátát a Gruber és szerzőtársai [2009]-ben leírt lökési és húzási hatás (angolul pull effect valamint push effect) eredményezte. A „lökést” a kormányzat adta meg a nyugdíjkorhatár emelésével, és a nyugdíjak ezzel párhuzamos csökkentésével. Az idősebb és munkára képes polgárok munkaerőpiacra történő, önmagukat „húzó” hatása pedig a nagymértékű munkaerő-hiány miatt jóval könnyebben érvényesülhetett, mint azokban az országokban, ahol a munkáltatók még válogathatnak a fiatalabb munkaerő közül is.

Az idősebbek részéről folyamatosan nő az igény a munkalehetőségek iránt, és esetenként a foglalkoztatók is keresnek idősebb munkavállalókat. Erre utalnak a Google Trends segítségével összegyűjtött adataink, melyet az 1. ábrán láthatunk.

1. ábra: A magyar nyelvű „nyugdíjas munka” kifejezésre vonatkozó kattintások száma, a Google Trends kimutatása szerint.



Forrás: Saját szerkesztés Google Trends adatok alapján. A Google Trends a keresések számát az adott nyelvű teljes keresések százalékában adja meg, majd a kérdéses szóra való keresés maximális értékét tekinti 100%-nak.

Az 1. ábra arra utal, hogy 2013 óta a nyugdíjas munkában érdekeltek munkakeresési és/vagy kínálati tevékenysége, és így valószínűsíthetően a nyugdíjas munkavégzés is fokozatosan növekedett. Az 1. ábrán a 2013. május vége és a 2018. május vége közötti „nyugdíjas munka” kifejezésre történő keresések Google Trends által gyűjtött adatait látjuk. A vizsgált periódusban a legmagasabb érték – amelyet a Google Trends 100 egységre normált – 2017. július 30-án volt megfigyelhető. Ez valószínűleg nem véletlen, hiszen 2017. július 1-je óta lehet közérdekű nyugdíjas szövetkezetet alapítani [Adó Online, 2018]. A törvény életbe lépése után a nyugdíjas munkavégzés igen gyakran szerepelt a különböző médiafelületeken, amely hirtelen megnövelhette az érdeklődést. Ez az érdeklődés a későbbiekben valamelyest csökkent, azóta pedig a nyugdíjas munka szabályozási oldalról történő megkönnyítése révén a nyugdíjas munkavállalók már sokkal inkább csak a sima álláshirdetéseket böngészik.

Az 1. ábrán látható trendvonal az alábbi, (1)-es egyenlettel írható fel:

$$(1) y_t = 5,2 + 0,08 \cdot t$$

A Google Trends a 2017. július 30-ai értéket normálta 100-ra, és ezen normált értékhez képest rendelt értékeket a többi periódushoz. Az illesztett lineáris trend meredeksége 0,08, amely azt jelenti, hogy ha a 2017. július 30-ai értéket tekintjük 100 egységnek, akkor a trend szerint hetente átlagosan 0,08 egységgel növekedett a megadott kulcskifejezésre érkező keresések száma.

Az 1. ábra valószínűleg még az internet segítségével keresett munkavégzési lehetőségeket is alábecsli, mert a szabályozási könnyítések előtt se biztos, hogy kereséskor mindenki a „nyugdíjas munka” kifejezést használta. Az 1. ábra arra azonban egyértelműen felhívja a figyelmet arra, hogy az idősebb korosztály munkakeresése³, sőt valószínűleg munkavégzésében is, egyre nagyobb szerepet játszik az internet. A továbbiakban – néhány fontosabb előzmény bemutatása után – ennek egy sajátos megvalósulási formájával, az Oszkár utastárskereső platformon keresztüli munkavégzéssel, illetve utazási megosztással foglalkozunk.

3. Munkavégzés az internetes platformok segítségével

A munka világának rohamos ütemű változása hatással van az idősebbek munkalehetőségeire is. Többek között az internetes platformok segítségével, azaz a platformgazdaságokban⁴ végzett munka számukra is, mint a többi korosztály számára, új kihívást jelent. Az internetes platformokon keresztüli munkavégzés összességében számos negatív és pozitív vonással társul, lásd például Botsman és Rogers [2011], Harris és Krueger [2015], Slee [2015], Weil [2014], valamint Prassl [2018] munkáit. Az előnyöket és a hátrányokat a legjobban talán Harris és Krueger [2015] foglalja össze, amikor a platformokon keresztül dolgozó ún. hakni munkásokat (angolul gig workers) igyekszik besorolni a különböző típusú munkavégzők közé. A hakni munkásokat a platformok független vállalkozóknak tekintik, az Uber pl. egyértelműen a sofőr partner terminológiát használja a platformján keresztül dolgozó

³ Feltételezve, hogy a „nyugdíjas munka” kifejezést használva jellemzően az idősebb korosztály keresett rá a nyugdíjas munka lehetőségeire.

⁴ A platform gazdaságokat több más elnevezéssel is illetik. Mint ahogy Prassl (2017) összefoglalja, a szakirodalom gyakran a meló gazdaság (gig economy) elnevezést használja, illetve ezzel szinonim értelemben a rendeléses gazdaság (on-demand economy) kifejezést is alkalmazzák.

autóvezetőkre. Harris és Krueger [2015] inkább a független munkás elnevezést javasolja, mert véleményük szerint munkajogi szempontból a hakeni munkát végzők az alkalmazottként dolgozó munkások és a vállalkozók közt helyezkednek el. Maguk választják meg, hogy mikor és melyik platformon keresztül dolgozzanak, de attól a pillanattól kezdve, hogy elfogadtak egy munkát valamelyik platform közvetítésével, a platform tulajdonosa a munkások szempontjából hasonló funkciókat tölt be, mint a munkáltató. Meghatározhatja, hogy mekkora díjazást kérhetnek a munkáért, esetenként még azt is előírja, hogy mikor kötelesek elfogadni egy megajánlott munkát. A platform tulajdonosa a fogyasztói értékelések és saját szempontjai alapján pontokat rendel a hakeni munkásaihoz, és akár törölheti és őket a platformról, ha alacsony az értékelésük. A platformról való törlés olyan, mintha a munkáltató elbocsátaná alkalmazottját, de a hakeni munkás még fellebbezni, tiltakozni se tud. A platformokon keresztül dolgozókat tehát egyrészt a nagy fokú rugalmasság jellemzi, ami a „vállalkozói” léthez hasonlít. Ugyanakkor viszont a platform tulajdonosa kvázi munkáltatói befolyással bír velük szemben, ez inkább „alkalmazotti” vagy másképpen „munkás” jellegüket hangsúlyozza. Ennek ellenére általában nem a munkajog, hanem a polgári jog vonatkozik rájuk, ami sok esetben kiszolgáltatottabbá teszi őket, mint az alkalmazottakat. Az európai jogrendszerben ezért is igyekeznek – több kevesebb sikerrel - minél több biztonsági szabályozási elemet érvénybe léptetni a hakeni munkásokra vonatkozóan, az USA törvénykezésében azonban sokkal kevesebb az ilyen irányú törekvés.

A fenti összefoglalón túlmenően jelen cikkben nem célunk a platformokon keresztüli munkavégzési lehetőségek normatív értékelése, kizárólag az ilyen jellegű munkát vállalók kategóriáit mutatjuk be, és ezen kategóriák közt helyezzük el az idősebb munkavállalókat. Ezek után egy magyarországi példáról lesz szó, amely jelzi az idősebb polgárok platformokon keresztüli munkavégzési hajlandóságát.

Az alkalmi munkát végzőket, beleértve az internetes platformok segítségével dolgozókat is, Manyika és szerzőtársai [2016] négy csoportba osztja. A tanulmány az egyes csoportokba tartozók arányát az USA, az Egyesült Királyság, Németország, Svédország, Franciaország és Spanyolország területén végzett felmérések alapján meg is becsli. A négy csoportot a következőképp definiálják:

i) Szabadúszók (Free agents): Ez a kérdéses munkaerő 30%-át alkotja. Ők az elsődleges jövedelmüket a független munkáik javadalmazásából kapják, és saját jószántukból választják az ilyen megélhetési formát.

ii) Alkalmi munkavállalók (Casual earners): Részarányuk a kérdéses mintában 40%. Ők az elsődleges jövedelemforrásaik kiegészítésére használják a platformokon keresztül végezhető munkát, és saját akaratukból választják ezt a jövedelem-kiegészítési lehetőséget.

iii) Kelletlenek (Reluctants): Ők – más lehetőségek hiányában – kényszerből választják az alkalmi munkavégzést, ahonnan elsődleges jövedelmüket keresik meg, de szívesebben dolgoznának más formában. Ezen csoport körülbelül 14%-át alkotja a szóban forgó munkaerőnek.

iv) Pénzügyileg lepukkantak (Financially strapped): Ők kényszerből végeznek mellékmunkát, mert csak így tudják fedezni mindennapi szükségleteiket, és csak platformokon keresztül lehetőséget találnak. A kérdéses dolgozók a felmérés mintájának nagyjából 16%-át teszik ki.

Manyika és szerzőtársai [2016] kategóriáit sok más kutató, köztük például Prassl [2018] is átvette. A csoportosítást eredeti formájában minden független, nem állandó szerződés alapján végzett munkára készítették, de mint ahogy Manyika és szerzőtársai [2016] is írják, az ilyen típusú tevékenységek közt viszonylag kis részarányuk ellenére meghatározó szerepük van a platformokon keresztül dolgozóknak.

Amikor a nyugdíjas, vagy a még dolgozó idősebb korosztály a platform gazdaságban vállal munkát, akkor a legnagyobb valószínűséggel a fentiek közül a ii) vagy a iv) kategóriába fog tartozni. Létezik azonban az idősebbek közt is olyan munkavégző, aki elsődleges jövedelmét keresi meg a platformok segítségével, ők a másik két kategóriába tartoznak. Erre vonatkozó magyar felmérésről nem tudunk, csak sejteni lehet, hogy többen a hasznos időtöltés, illetve a magasabb életszínvonal elérése érdekében dolgoznak, de sokan vannak olyanok is, akiknek alapvető szükségleteik kielégítése végett kell még idősebb korukban is kiegészíteniük a jövedelmüket. Az internetes platformok mindannyiuk számára könnyen és gyorsan elérhető, bár nem feltétlen kiszámítható pénzkeresési lehetőségeket biztosítanak.

A platformokon keresztüli munkavégzés a munka-gazdaságtani elemzések új kérdéskörét jelentik. Amennyire nagy intenzitással szeretnék az ezzel foglalkozó közgazdász kutatók bemutatni a helyzetet, annyi akadályba ütköznek. A platformok ugyanis minden esetben közvetítőként, és nem munkahelyként igyekeznek magukat bevezetni, kihasználva ezáltal a

korábban nem létező területek szabályozási hézagját. Retorikájukhoz pedig szinte minden esetben hozzátartozik, hogy közösségi érdekeket képviselnek azáltal, hogy könnyedén összekapcsolják a szolgáltatásra igényt tartókat a szolgáltatást végezni szándékozókkal. Vagy pl. az Ubert tekintve példának, a cég egyértelműen azt hirdeti magáról, hogy a feleslegesen álló autók kihasználásával csökkentik az új autót vásárolni szándékozók számát, és így mérséklük a környezetszennyezést, miközben segítik azokat is, akik gyors és olcsó fuvart igényelnek. A platformok stratégiájához az is hozzátartozik, hogy igyekeznek magukról minél kevesebb információt nyilvánosságra hozni. Kizárólag annyit árulnak el magukról, amennyivel saját munkavégzőiket magukhoz tudják vonzani. Nem véletlen pl., hogy Berg és Johnston [2019] olyan élesen kritizálják a Hall és Krueger [2018] tanulmányt, miszerint Kruegerék úgy készítették egy felmérést (az Uber sofőrjeinek internetes felmérését), hogy kihagytak számos lényegi kérdést, pl. elfelejtették megkérdezni, hogy az adott sofőr átlagosan heti hány órát dolgozik. Az Uberről rendelkezésükre álló adminisztratív adatokat nem hozták nyilvánosságra, ehelyett tanulmányukban az Uber saját magára vonatkozó hivatalos álláspontját adták vissza. Bármennyire is igazuk lehet Bergnek és Johnstonnak, egyszerűen tudomásul kell venniük, hogy Hall és Krueger az Uber megbízásából írták meg a tanulmányt. Így semmifajta módjuk nem volt arra, hogy a továbbiakban is használható adatokat mutassanak be. Az Uberről még valószínűleg így is sokkal többet tud a közvélemény, mint más platform jellegű vállalkozásról.

Mindez igaz Magyarországra is, ezért meg kell becsülnünk azt a kevés információt, amely egyáltalán összegyűjthető. Pl. nagyon fontos annak a bemutatása, hogy az idősebb korosztály milyen arányban vállal platformokon keresztüli munkát. Ezt a kérdést a továbbiakban egy magyarországi platform, az Oszkár demográfiai adatainak segítségével járjuk körbe. Eredményeinkből nem vonhatunk le általános következtetéseket, de mint ahogy azt az alábbiakban megmutatjuk, annyi egyértelműen kiderül, hogy a platformokon keresztül nem csak a fiatalok hajlandók dolgozni. Sőt, a platformok akár az idősebb korosztály foglalkoztatási rátájának a növeléséhez is hozzá tudnak valamelyest járulni.

4. Az Oszkár

Az Oszkár (Online Személyfuvar Közvetítő Rendszer) telekocsi internetes platformot⁵ 2007 novemberében alapította két egyetemista. Az utastárskeresést az akkoriban rendkívül népszerű (és azóta megszűnt) iWiW közösségi portálon kezdték el. A két egyetemista Szombathely környékéről került a fővárosba, és hazaújtjukat szerették volna egyszerűbben megszervezni. Ezt az ötletet ültették át telekocsi rendszerükre, ami a kezdetekkor egyáltalán nem volt egyszerű feladat. Nemcsak hogy alig-alig csordogált a bevétel, de a versenytársakkal is meg kellett küzdeniük. Az azóta már megszűnt Szalljbe.hu, majd az Utazzunkegyutt.hu, a Zivi és az Autohop is ilyen jellegű célokkal üzemelt, illetve kicsit később maga az iWiW is kiépített egy hasonló célokkal működő alrendszert. Szerencsájukra azonban egyik startupban sem volt akkora kitartás, mint az Oszkár alapítóiban. Az iWiW megszűntével önálló szerverre költöztek, amelyet aztán nagyon hamar ki is nőttek, és akkor telepítették át a rendszerüket a mai napig is működő új tárhelyükre. Mára egyértelműen túljutottak a felhasználók ún. kritikus tömegén⁶, és a mintegy félmillió aktív regisztráltjuk – autóvezetők és utasok – lehetővé teszik, hogy négy, teljes munkaidőben dolgozó Oszkár alkalmazott szervezze a honlap biztonságos működtetését, foglalkozzon a kapcsolódó jogi, pénzügyi és szervezési kérdésekkel.

Amikor az autósok útjaikat hirdetik meg, akkor általában kiírják azok árát is, amelyet aztán az utasok vagy online módon (amennyiben az autós bejelentkezett az online rendszerbe, és az utas így kíván fizetni), vagy közvetlenül készpénzben fizetnek ki a sofőrnek. Az utazásokért az utasok foglalási díjat kötelesek fizetni, amit aztán a sofőrök utalnak át az Oszkár részére (pillanatnyilag⁷ bruttó 499 Ft-ig nincs foglalási díj, majd 500 és 1299 Ft között bruttó 50 Ft, ami 1000 Ft-onként 50 Ft-tal növekszik). Amennyiben a sofőr csomag szállítását is vállalja, akkor ezért az Oszkár levonja a csomagszállítási díj 10%-át. Ha a sofőr nem adja meg előre az utazás árát, akkor a megtett út hosszának függvényében kell a foglalási díjat fizetnie.

⁵ Az Oszkár történelmének és működésének leírása során nagymértékben támaszkodtunk a következő online forrásokra: oszkar.com/telekocsi, blog.oszkar.com, valamint <https://www.oszkar.com/misc/policy.php#9>. Utolsó letöltés 2019 január 7.

⁶ Mint ahogy Himmelberg és Economides (2013) írja, a kritikus tömeg egy hálózat fejlődésekor az a felhasználói létszám, amelyet elérve és valamelyest túllépve a hálózat működése biztosított, a továbbiakban nem várható a hálózat megszűnése, sőt a hálózat jellegétől függően újabb felhasználói létszámbővülésre is számíthatunk. A kritikus létszámtól kezdve a hálózat felhasználóinak száma ugrásszerű növekedésnek indul.

⁷ A pillanatnyilag 2018 szeptemberét jelenti.

Az Oszkár útitárskereső jellege a mai napig létezik, de emellett markánsan kiegészült egy, a sofőrök szempontjából egyértelműen üzleti célú tevékenységgel. A sofőrök kb. 30-40%-a üzleti csomagot vásárol, és kizárólagosan bevételi szándékkal indítja el útjait, sőt, ma már kisbuszokat is hirdetnek az Oszkár. Az Oszkár modelljében tehát egyszerre van jelen a hagyományos telekocsi jóléti eleme, és az Uber⁸ által fémjelzett „újfajta” vállalkozási tevékenység. Természetesen a nem üzleti csomaggal rendelkező sofőröknek is lehet kizárólagosan bevételi készítése, az általuk hetenként maximálisan hirdethető utak számát azonban az Oszkár szabályzata korlátozza.

Mind az autó vezetőinek, mind az utasoknak regisztrálniuk kell az Oszkár honlapján, majd a sofőrök hirdethetik útjaikat, az utasok pedig kereshetnek a meghirdetett utak közt, és jelentkezhetnek rá. Az utazás után a sofőr és az utas a honlapon értékelhetik egymást. A regisztráció során létezik egy olyan rubrika, ahol a jelentkezők születési évüket írhatják be. Ennek megadása azonban nem kötelező, tapasztalatok alapján a regisztrálók kb. 35-45%-a nem adja meg életkorát⁹. A fiatalabb és az idősebb, valamint a korukat nem megadó sofőrök számának alakulását mutatja az alábbi 2. táblázat.

2. táblázat: A sofőrök átlagos száma, valamint kor szerinti megoszlása. A számértékek a heti arányok éves átlagát mutatják.

Arányok	2013	2014	2015	2016	2017
55+ éves	2,20	1,95	2,60	2,95	3,70
18-54 éves	55,14	57,73	59,19	60,43	62,33
Hiányzó korú	42,66	40,31	38,21	36,62	33,97
A hetente vezető sofőrök átlagos száma	847,1	1630,6	2521,1	3206,2	3732,2

Forrás: Saját számítások az Oszkár adatok alapján. Megjegyzés: A legelső sor a heti sofőrszámok éves átlagát mutatja. A százalékos részarányokban érdemes a dinamikára koncentrálni.

Az Oszkár sofőrjeinek száma 2013. januárja környékén érte el a kritikus tömeget, ekkor vált a korábbi alacsony utazásszám gyorsan növekvővé, és emiatt a statisztikai adatokat is ettől az időponttól kezdve tudtuk érdemben elemezni. Bár a rendelkezésünkre álló adatok lefedték a 2018 januárja és márciusa közti időszakot is, de elemzésünkbe kizárólag teljes évet vettünk figyelembe, a nemzetgazdasági foglalkoztatási adatokkal való összevethetőség érdekében.

⁹ Valamennyi Oszkárral kapcsolatos adatot Prácser Attilától, az Oszkár társalapítójától és ügyvezetőjétől kaptunk.

Az eredeti adatbázisba csak az aktív sofőrök kerültek be, azaz az adatbázis minden olyan sofőrt tartalmaz, aki az adott héten legalább egy utat megtett. Amennyiben egy sofőr a következő héten újabb utazásra vállalkozott, akkor ismét belekerült az adatbázisba. Az adatbázisban szerepel a sofőrök neme, és születési dátuma, feltéve, hogy azt a regisztrációkor megadta. A születési dátum alapján számoltuk ki a sofőrök korát. Az adatbázisból elemzés előtt eltávolítottuk azon sofőröket, akiknek életkora 18 év alatt vagy 70 év felett volt. Mindkettő kritérium csekély számú megfigyelést érint, ugyanakkor eltávolításuk különböző megfontolások miatt igen fontos. 17 éves kor alatt nem kezdhető meg a jogosítvány megszerzéséhez szükséges tanfolyam, valamint, figyelembe véve a vezetői engedély megszerzésének hosszát, kicsi a valószínűsége, hogy azt valaki 18 éves kora, azaz nagykorúvá válása előtt megkapja. Szintén eltávolítottuk a 69 évnél idősebbeket is, hiszen e kor felett nem túl valószínű, hogy valaki „üzletszerűen” autózik, és valószínűleg „tréfából” egészen magas életkort is regisztráltak. Valamint, ahogy már írtuk, nem vettük figyelembe a 2018-as töredékévet.

A továbbiakban ezekre a megfigyelésekre támaszkodva azt elemezzük, hogy hogyan alakult az 55 évesek és idősebbek részaránya a sofőrök közt. Nem kíséreljük meg szétválasztani, hogy a sofőr alapvetően kereskedelmi, vagy utastárskeresési (költségmegosztási) indíttatással hirdette-e meg az útját. A szétválasztás nehézsége mellett azért is tekintünk el a csoportosítástól, mert a sofőr mindkét esetben bevételhez jut, és minket az idősebbek bármifajta jövedelemszerzési tevékenysége érdekel.

A 2. táblázat adatai alapján több fontos összefüggés is megfigyelhető. Egyrészt, a sofőrök száma nagyon gyors ütemben növekedett. 2013-ban hetente átlagosan 847 sofőr vállalt fuvart (a legnagyobb szám 1352), míg 2017-re az átlagos szám 3732-re növekedett (4633-as maximummal). A hetente vezetést vállaló sofőrök száma így módon négy év alatt majdnem négy és félszeresére növekedett.

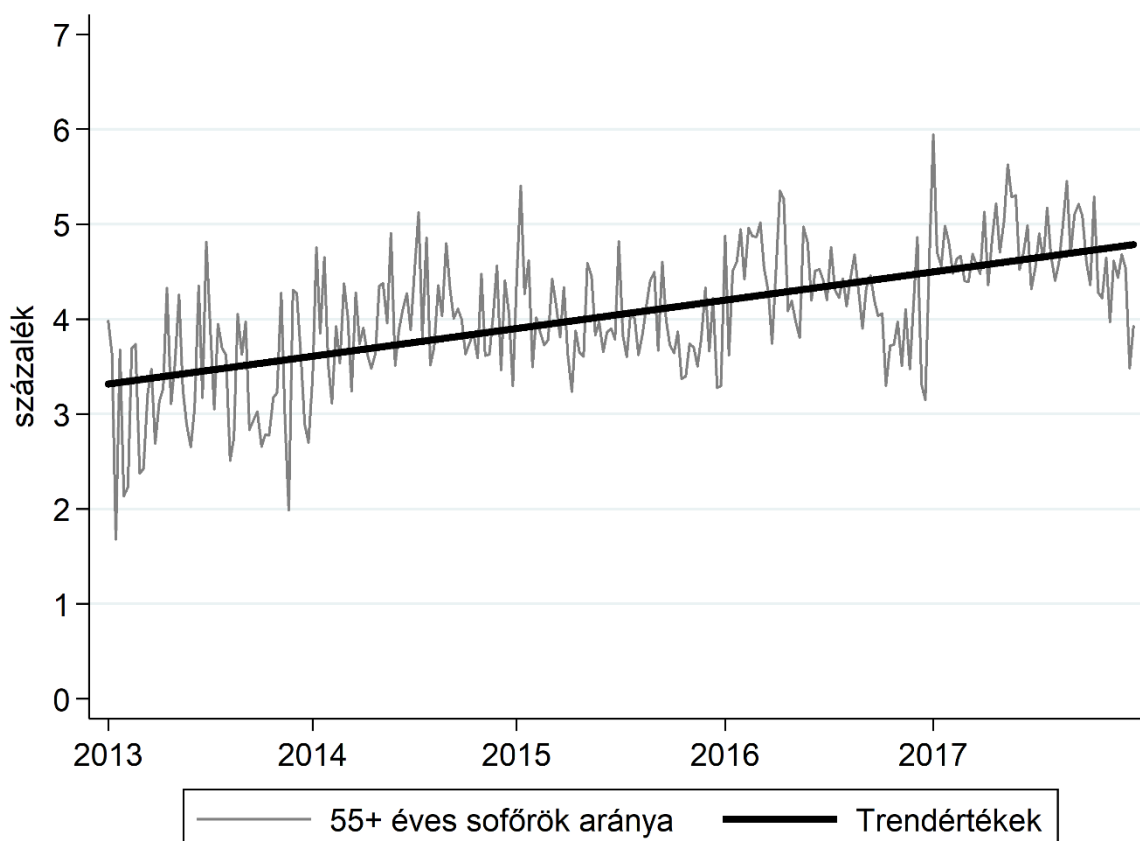
A második fontos megfigyelés, hogy az idős (55 éves és annál idősebb) sofőrök száma is nagymértékben növekedett. 2013-ban átlagosan 16 idős sofőr vállalt fuvart hetente (a legnagyobb heti érték 27), míg 2017-re az átlag 112-re növekedett (144-es maximummal). Az idős sofőrök száma tehát meghétszereződött a megfigyelt négy év alatt.

Ugyanakkor, mint ahogy korábban is felhívtuk rá a figyelmet, a sofőrök egy részéről nem áll rendelkezésre korinformáció. A 2. táblázatból látható viszont, hogy ezeknek a sofőröknek az aránya folyamatosan csökkent. Az idősor elején a sofőrök 43%-ának ismeretlen a kora, míg az

idősor végére ez az arány 34%-ra csökken, ami azonban még mindig igen jelentős arány. A további elemzések előtt az ismeretlen életkorú sofőröket kivettük az adatbázisból, következtetéseink csak az ismert életkorú sofőrökre vonatkoznak.

A 2. ábra azt mutatja, hogy az fiatal sofőrök számához viszonyítva hogyan alakult a legalább 55 évesek aránya.

2. ábra: Az idősebb (55+ éves) sofőrök számának alakulása a fiatal Oszkár sofőrök arányában



Forrás: Saját számítások az Oszkár adatok alapján.

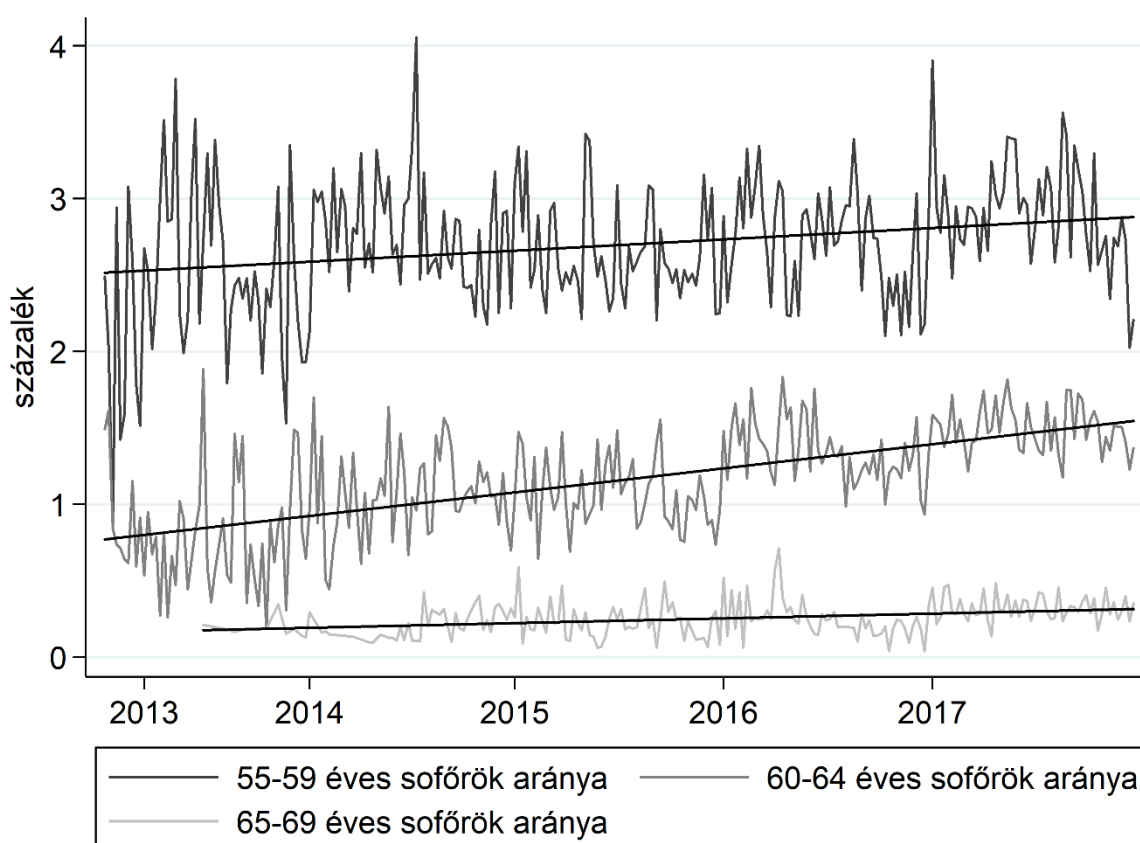
Amint a 2. ábrán látható, az 55 éves és annál idősebb sofőrök aránya trendszerű növekedést mutat. A trend egyenletét a (2)-es egyenlet mutatja.

$$(2) y_t = 3,310 + 0,006 \cdot t$$

A (2)-es egyenlet t indexe a megfigyelési időszakra (hétre) utal. A trend alapján az 55 éves és annál idősebb sofőrök aránya a fiatal sofőrökhöz képest hetente átlagosan 0,006 százalékponttal növekedett (az együttható minden szokásos szignifikancia szinten szignifikáns). Ez a növekedés éves átlagban 0,379 százalékpontot jelent. Az Oszkárnál tevékenykedő sofőrök száma tehát dinamikus bővülést mutat, de az idősebb sofőrök száma az arányokat tekintve még jelentősebb mértékben növekszik.

Ha tovább bontjuk az 55+ korosztályt, akkor láthatjuk, hogy minden vizsgált korosztály aránya jobban növekszik a fiatal sofőrök arányához mérve. Az arányok átlagos heti növekedési előnye az 55-59 éves korosztály esetén 0,001 százalékpont (éves átlagban 0,145 százalékpont), a 60-64 éves korosztály esetén 0,003 százalékpont (éves átlagban 0,169 százalékpont), míg a 65-69 éves korosztály esetén 0,001 százalékpont (éves átlagban 0,0376 százalékpont).

3. ábra: Az idősebb sofőrök egyes korosztályai számának alakulása a fiatal Oszkár sofőrök arányában



Forrás: Saját számítások az Oszkár adatok alapján.

Az egyes korosztályok arányának növekedésére vonatkozó trendek a (3)-as, (4)-es, és (5)-ös egyenletek szerint alakultak, ahol az együtthatók minden szokásosan használt szignifikancia szinten szignifikánsak.

(3) 55-59 évesek: $y_t = 2,514 + 0,001 \cdot t$

(4) 60-64 évesek: $y_t = 0,766 + 0,003 \cdot t$

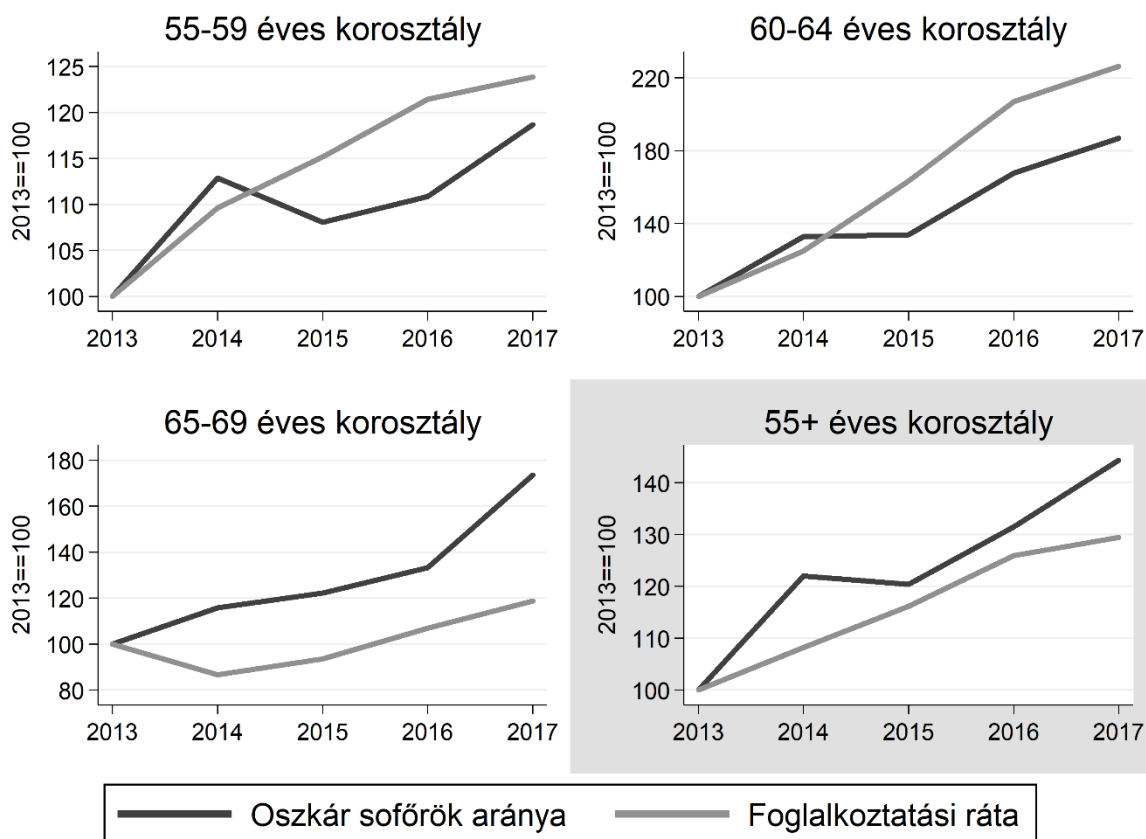
(5) 65-69 évesek: $y_t = 0,161 + 0,001 \cdot t$

A 3. ábrán jól látható, hogy az idősebb sofőrök minden korosztályának aránya növekedett a fiatal sofőrökhöz képest. Mindez úgy történt, mint ahogy a 2. ábrán láttuk, hogy közben az 55 év alatti sofőrök száma is rohamosan nőtt. Ez egyértelműen jelzi, hogy az Oszkár, mint egy sajátos platformon keresztüli autóvezetői tevékenység egyre népszerűbbé vált az idősebb korosztály körében. Ez a megfigyelés bizonyos szempontból ellentmond a Huws és szerzőtársai [2017] által leírtaknak. A szerzőnégyes ugyanis azt tapasztalta az Egyesült Királyságban, Svédországban, Németországban, Hollandiában, Svájcban és Olaszországban végzett kérdőíves felmérésük eredményeit elemezve, hogy idősebb korban csökken annak a valószínűsége, hogy valaki egy internetes platformon keresztül vállaljon munkát. Tudnunk kell azonban, hogy Huws és szerzőtársai egy pillanatképet vázolnak fel, és adatok hiányában nem foglalkoznak azzal, hogy időről időre hogyan alakult a platformgazdaságokban dolgozó idősök részaránya.

Az oszkáros sofőrök népszerűségének növekedését az alábbiakban egy sajátos összefüggés bemutatásával is igazoljuk. Az Oszkár, belül tapasztalható „foglalkoztatási trendeket” a magyar munkaerő-piaci trendekkel vetjük össze. Természetesen a trendek szót itt idézőjelesen értjük, mind az összesen 5 darab éves frekvenciájú megfigyelés időszak, mind a kategóriák különböző jellege miatt. Egy pillanatig se gondoljuk azt, hogy az Oszkár, belüli foglalkoztatásnak bármi módon is vissza kellene tükrözniük az országos foglalkoztatási ráták alakulását. Érdekes gondolatkísérletnek tartjuk azonban a tényleges foglalkoztatási ráta összehasonlítását az oszkáros „foglalkoztatási rátával”. A továbbiakban idézőjel nélkül használva az oszkáros foglalkoztatási ráta kifejezést.

A foglalkoztatási ráta alatt a szokások szerint a foglalkoztatottaknak a megfelelő korcsoportba tartozó népességhez viszonyított arányát értjük [Eurostat, 2014]. Az oszkáros foglalkoztatási rátákat pedig a következőképp számszerűsítettük: minden hétre képeztük az adott korcsoport és az 55 évnél fiatalabb sofőrök számának arányát, majd ezt a hetente képzett arányt éves szinten átlagoltuk. Mindkét foglalkoztatási ráta - oszkáros és nemzetgazdasági - esetén a 2013-as évet 100-ra normáltuk, és ahhoz viszonyítva fejeztük ki a másik négy év rátáját. Majd négy korcsoportban összehasonlítottuk a kétfajta foglalkoztatási rátát: az 55-59 évesek, a 60-64 évesek, a 65-69 évesek és a legalább 55 évesek korosztályában. Eredményeinket a 4. ábra mutatja.

4. ábra: Az idősebb korosztály oszkáros és hagyományos foglalkoztatás rátái



Forrás: A nemzetgazdasági foglalkoztatási ráták az Eurostattól származnak, az oszkáros foglalkoztatási ráták pedig saját számítások az Oszkár adatok alapján.

A 4. ábra valamennyi foglalkoztatási rátája növekedést mutat 2013-ról 2017-re. Ugyanakkor, van néhány év, amikor megfigyelhető a növekedés ütemének visszaesése, illetve egy esetben magának a rátának a 2013-as szint alá csökkenése. A hagyományos foglalkoztatási rátánál a 65-69 éves korosztály esetén láthatunk visszaesést 2013 és 2014 között, sőt itt 2014-ben és 2015-ben a ráta értéke kisebb volt a 2013-asnál. Az oszkáros ráták esetében pedig 2014 és 2015 között tapasztalható egy jelentős növekedési ütem csökkenés az 55-59 éves korosztályban, és egy jóval kisebb mértékű ütemcsökkenés a 60-64 éves korosztályban.

A 4. ábra érdekessége, hogy az oszkáros 55+ foglalkoztatási ráta 2014-től 2017-ig minden évben relatíve magasabb volt 2013-hoz képest, mint a hagyományos foglalkoztatási ráta 2013-hoz viszonyított relatív értékei, és ez az állítás a 65-69 éves korosztályra is igaz. Sőt, a másik két korosztályra vonatkozó ábrát tekintve, úgy tűnik, hogy az időszak első felében éppen a 65-69 éves korosztály miatt halad az oszkáros grafikonvonal a hagyományos foglalkoztatási ráta relatív értékeit reprezentáló vonal felett.

Természetesen az Oszkár nem tud végtelen sok sofőrt „alkalmazni”, és soha nem fog mindenki Oszkár sofőrré válni, míg elvileg valamennyi 55-70 éves lehet munkaerő-piaci foglalkoztatott. Az Oszkár dinamikusabban bővülő foglalkoztatási rátái mindössze azt jelzik, hogy az Oszkár egy „húzó terület” volt az idősök foglalkoztatásában. Ezzel az Oszkár egyértelműen igazolta, hogy az oszkározás (és a többi platformon keresztüli munkavégzés, vagy jövedelemszerző¹⁰ tevékenység) „nem csak a fiatalok sportja”¹¹.

5. Következtetések

Cikkünkben az Oszkár internetes utastárskereső platformmal foglalkoztunk. Megmutattuk, hogy miközben az idősebb korosztály foglalkoztatási rátája Magyarországon még mindig meglehetősen alacsony az Európai Unió átlagához, különösen az élen járó országokhoz képest, az Oszkár sofőrök közt a 2013 és 2017 közötti időszakban növekedett az 55 évesek illetve idősebbek aránya. Ez annál is inkább szembetűnő, mert a kérdéses időszakban az oszkáros sofőrök abszolút száma is gyorsan nőtt. A nagyobb létszámon belüli magasabb arány egyértelműen jelzi, hogy az Oszkár sofőrködés az idősebbek körében egyre népszerűbbé vált.

A platformokon keresztül – vagy más néven hackni gazdaságban – végzett munka (illetve az Oszkár esetében gyakran csak költségmegosztó utastárs-keresés) népszerűsége az 55-70 éves korosztály körében valószínűleg sokak számára első pillanatra meglepőnek tűnik. Pedig, ha sorra vesszük azt a négy, cikkünkben idézett motivációt, amelyeket Manyika és szerzőtársai [2016] sorol fel a az alternatív munkavégzés, beleértve a platformokon keresztül történő munka indíttatásaként, és közülük kiemeljük a „Pénzügyileg lepukkantak” valamint az „Alkalmi munkavállalók” csoportját, akkor már kevésbé meglepő az idősebb korosztály Oszkár iránti fokozott érdeklődése. A „Pénzügyileg lepukkant” idősebbek, elsősorban a nyugdíjasok között, valószínűleg sokan rászorulnak arra, hogy kiegészítsék bevételeiket, többnyire a nyugdíjukat¹². Nekik különösen jó lehetőség egy előre nem rögzített, kötelezettségek nélküli, rugalmas jövedelemszerzési forma. Más indíttatásból, de a magasabb jövedelemmel rendelkező idősök közt is feltételezhetően sokan szívesen vállalnak munkát

¹⁰ Emlékeztetünk rá, hogy az oszkáros sofőrök több mint a fele, legalábbis kinyilatkoztatásuk szerint, nem kereskedelmi tevékenységre, hanem saját útjainak utastárs keresésre, és a költségek megosztására használja az Oszkárt.

¹¹ Ezt a kifejezést Prácser Attila használta a vele folytatott levelezés során.

¹² A pénzügyileg lepukkant nyugdíjasok is rendelkezhetnek korábban vásárolt, Oszkár utaztatáshoz használható autóval, ugyanúgy, ahogy számos Uber sofőr anyagi helyzete rossz, és pontosan ezért kezd el sofőrként dolgozni a már meglevő autójával. Ráadásul az Oszkár kizárólagosan utazásmegosztást ajánló sofőrjeinek pályaalakalmassági vizsgát se kell tenniük.

mint sofőrök, akár a végzett munka öröme, akár az extra bevétel, vagy a kisebb utazási költségek érdekében. Családi kötelezettségeik nekik már valószínűsíthetően kisebbek, így szabadidejüket könnyebben tudják életminőségüket javító tevékenységekre fordítani. Ők tartoznak Manyika és szerzőtársai [2016] „Alkalmi munkavállalók” elnevezéssel illetett csoportjába.

Tudomásunk szerint Magyarországon még nem készült a hakeni gazdaságban való részvételre vonatkozó felmérés, ezért a fenti két csoportnak sem az idősebbek közötti, sem a teljes lakosságon belüli arányát nem tudjuk megbecsülni. A működő platformok szaporodása azonban mindenképp arra utal, hogy növekszik a platform gazdaságokban dolgozók száma. Az Oszkár adatai alapján az is valószínűsíthető, hogy egyre több 55 éven felüli polgár fog internetes platformokat használni. Ennek munkaerő-piaci kihatásait már most érdemes végiggondolni.

Irodalom

Adó Online (2018): Munka a közérdekű nyugdíjas szövetkezetben. <https://ado.hu/rovatok/ado/munka-a-kozerdeku-nyugdijas-szovetkezetben>. Letöltés dátuma: 2018.05.10.

Berg, J., & Johnston, H. (2019). Too Good to Be True? A Comment on Hall and Krueger's Analysis of the Labor Market for Uber's Driver-Partners. *ILR Review*, 72(1), 39-68.

Bloom, D.E, D. Canning, M. Moore (2007): A Theory of Retirement. NBER Working Papers 13630. National Bureau of Economic Research, Inc.

Botsman, R., R. Rogers (2011): What's mine is yours: how collaborative consumption is changing the way we live. Collins Publishing.

Economist (2017): Retirement is out, new portfolio careers are in. <https://www.economist.com/special-report/2017/07/06/retirement-is-out-new-portfolio-careers-are-in>. Letöltés dátuma: 2018.05.10.

European Commission (2015): The 2015 Aging Report: Economic and budgetary projections for the 28 EU Member States (2013-2060). Publications Office of the European Union, Luxembourg.

Eurostat (2014): Statistics explained. http://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=Glossary:Employment_rate. Letöltés dátuma: 2018.05.26.

Gruber, J., Milligan, K. and Wise, D.A. (2009), "Social Security Programs and Retirement around the World: The Relationship to Youth Employment, Introduction and Summary", Working Paper No. 14647, National Bureau of Economic Research, Cambridge, MA, January 2009.

Hall, J. V., & Krueger, A. B. (2018). An analysis of the labor market for Uber's driver-partners in the United States. *ILR Review*, 71(3), 705-732.

Harris, S. D., & Krueger, A. B. (2015). A Proposal for Modernizing Labor Laws for Twenty-First-Century Work: The. Independent Worker", The Hamilton Project, Discussion Paper, (2015-10).

- Himmelberg, C., N. Economides (2013): Critical mass and network evolution in telecommunications. In *Toward a competitive telecommunication industry* (pp. 59-76). Routledge.
- Huws, U., N. Spencer, D. S. Syrdal, K. Holts (2017): Work in the European Gig Economy: Research Results from the UK, Sweden, Germany, Austria, The Netherlands, Switzerland and Italy. Foundation for European Progressive Studies.
- Ilmakunnas, P., M. Maliranta (2007): Aging, labor turnover and firm performance. ETLA Discussion Paper No. 1092. The Research Institute of the Finnish Economy.
- Keuschnigg, C., M. Keuschnigg (2004): Aging, labor markets, and pension reform in Austria. *FinanzArchiv: Public Finance Analysis* 60 (3): 359-392. old.
- Love, P. (2015): Ageing: Debate the Issues. OECD Insights, OECD Publishing, Paris, <http://dx.doi.org/10.1787/9789264242654-en>.
- Manyika, J., S. Lund, J. Bughin, K. Robinson, J. Mischke, D. Mahajan (2016): Independent work: choice, necessity, and the gig economy. McKinsey Global Institute, San Francisco.
- Naczyk, M. (2016): Creating French-style pension funds: Business, labour and the battle over patient capital. *Journal of European Social Policy*, 26(3), 205-218.
- OECD (2017), Pensions at a Glance 2017: OECD and G20 Indicators, OECD Publishing, Paris. http://dx.doi.org/10.1787/pension_glance-2017-en
- Prassl, J. (2018): Humans as a Service: The Promise and Perils of Work in the Gig Economy. Oxford University Press.
- Slee, T. (2015): What's Yours Is Mine: Against the Sharing Economy. OR Books, New York.
- Weil, D. (2014): The fissured workplace. Harvard University Press.